



「山清水明幽靜」的鯉魚潭村，是遊子心中永遠的桃花源。(攝影/李 潼)

鯉魚潭村的孩子， 心中永遠的桃花源

呼嘯而過的舊山線火車鯉魚潭，
這個身處群山中的小小山村，
是我的故鄉。我在此出生、長大，
在人生旅程上，它留給我許許多多美好、
溫馨、有趣值得回憶的童年往事。

文／童慶祥

早年，鯉魚潭村對外交通落後，村民若要採買、
做客或就醫，必須徒步到幾公里外的村口，搭
乘客運汽車前往。鐵路交通，雖有山線火車穿梭往
來，但因村內沒設站停靠，村民也只能望車興嘆。
不過，俗語說的好：「有樣看樣，無樣家己想」，
總不能因為火車無法靠站，就讓它過門不入，吐煙
呼嘯揚長而去吧，村民用雙肩挑著沉重的農產品過
漆黑隧道和險峻鐵橋，步行到泰安火車站，再搭乘
火車往城市裡，換取民生需用物品，所幸這樣，才
讓村民滿腹「生雞卵的無，放雞屎的有」這股怨氣
稍感平衡。

清寒生活練就飛毛腿

在民國五十年代，我家左鄰
右舍，必須早出晚歸，徒步去搭
車到外地就讀初中的男女同學不
下數十人，每日耗在交通上的時
間平均都在三個小時以上，環境
成全，人人都練就了一身飛毛腿
功夫。那時，一般鄉村普遍經濟
條件比較差，想擁有一部代步工
具腳踏車，都非常困難，認命的
我，不曾有過那非分之想，僅敢
止於羨慕而已。在二呎幅寬不到
的田埂上，看人家神氣活現的騎
車飛馳著，多麼拉風呀，幸好，
我的人緣還不算差，偶爾也都能
受邀搭個便車，過過乾癮，不
過，有時時運欠佳，以「倒栽
蔥」姿勢衝入水田中，四腳朝天
吃泥巴的淒慘經驗，也不是沒
有。

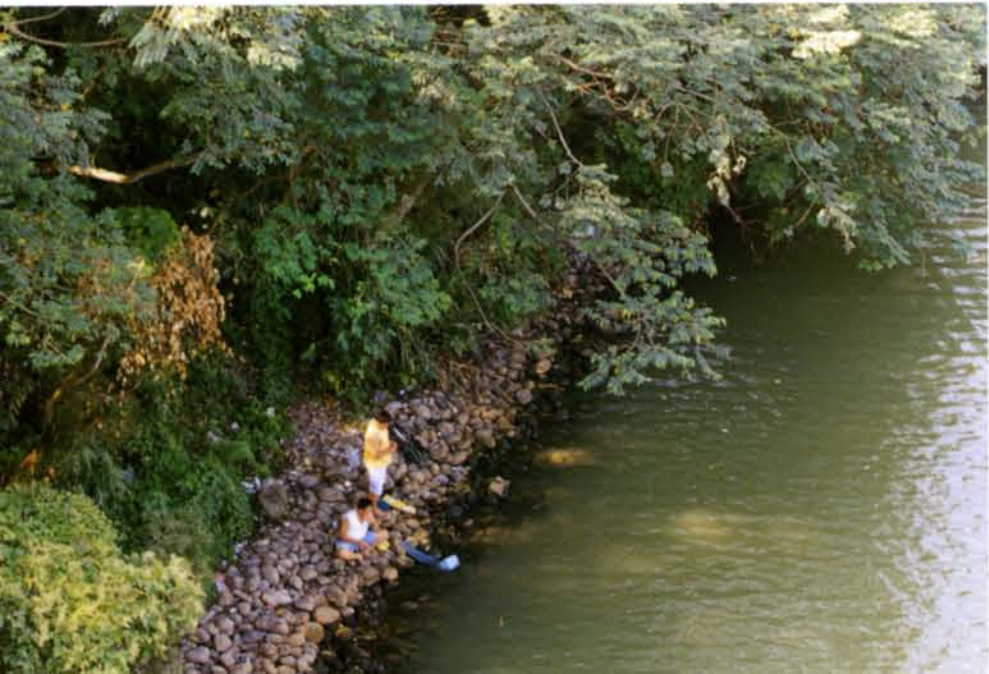
生命韌性可化苦為甘

由於村裡缺乏公路橋樑，以
致火車鐵橋及山野小徑，就成了
豪雨或河水暴漲無法通行時的代

替道路。有時以急行軍一路縱隊
隊形，由雙溪仔登鳳龍山，穿越
茂密的竹園與樹林，沿高壓輸電
線路小徑，翻山越嶺，經西湖村
拐仔湖水美村才能到達三義的廣
盛村中上課；往往天未亮就得出
發，到達學校時已是接近上

課鐘響的時刻。這樣一趟山
路走下來，差不多得耗去兩
個半小時的時間，並越過了
三個村里，總路程少說也有
十公里以上吧；不然，就在
家長的護持，施展「老鷹抓
小雞」的功夫下，通過景山
溪鐵橋後，再下橋沿溪的南
岸羊腸小徑，走到鯉魚口改
搭汽車；由於這招必需表演
被連拉帶拖戲碼，大家都早
已被那萬丈深淵及萬馬奔騰
的景象嚇的魂飛魄散，兩腳
顫抖發軟而久久無法言語。
因此，寧願捨近而求遠，甘
之如飴。甚至，也曾遇到因
河水太大而暫時夜宿同學親
戚家，無法返家的情形。

鯉魚潭村景山溪的水流
處處，下桿便有鯉魚上
鉤。(攝影/李 潼)





不看時鐘猜火車

山線鐵路在鯉魚潭村路段隧道特別多，列車通過之際，所發出隆隆巨響在山谷中迴盪，隨著穿過橋樑、隧道的交錯變化而有所不同；村民的生活作息似乎也與鐵路行車融合在一起。記得，從前媽媽在世時，經常掛在嘴邊的一句話就是「那班「火車」已過，趕快：不然就來不及了」，這句催促語，據媽媽表示還真管用呢！她不用戴手錶或看鐘，就直接將火車行車狀況做為她生活上「當下」時刻的指標，準確度還真八、九不離十呢！（不過，這個模式若套用於今，可能會不太靈光，因為車班增多，誤點太多啦！）。

舉著竹筒仔火過磅孔

孩提時期，我家的族親姑媽、叔叔等，大都住在幾個山頭外的龍騰村山區，若要前往做客或銜命行事，都必需先穿越隧道再過鐵橋：先在「磅孔」入口處

尋得『良心竹筒仔火』，點著後，依長輩真傳秘笈來判斷安全通過那座漆黑又長的山洞，最重要的莫過如何在緊急狀況下能在隧道內閃躲火車的求生技能，由於我的戒慎恐懼，不敢輕視，因此都能從容應付，化險為夷。

丟包跳車歹勢啦

在路過龍騰鐵橋前後的陡坡路段，經常都有機會目睹蜿蜒行進中的列車上，突然飛出一麻袋的包包，緊接著就有人自車廂上一躍而下，跟著火車往前跑的鏡頭；猶如美國西部特技片一般，既緊張有刺激。我想，假若這個場景發生在現今，相信你一定會聯想，是否又是一樁驚天動地的綁票贖金丟包案，正在上演，這種搭霸王車的行徑，行之多年，直到柴油機開車頭行駛，車速增快後才消失。據說，這還是居住在我們這個交通不便山區的居民們，節省搭車時間及體力的最佳選擇呢！迫於環境的無奈，這種搭火車的方式，恐怕也算是另類

的「鯉魚潭村交通特色」之一吧。

新水庫新道路的新前景

隨著鯉魚潭水庫的興建，全村風貌起了重大改變，新建的03號道路，筆直得由庄中通過，將全村一分為二，繼而來的，數以千計由卓蘭運往北部的砂石車，震耳欲聾的終日不分晝夜，飛馳穿梭於村中，擾亂了原來那份和緩悠然的鄉間生活步調。沿著公路兩旁，如雨後春筍般增建的洋房住家，鐵皮餐廳、店面和特產店等不下十數間，給了村民另一個創業謀生的機會。例假日慕名到此一遊，在溪邊戲水、垂釣或烤肉的遊客也絡繹不絕人氣興旺了起來，讓這個山村從而展現了另一種蓬勃的生命力；有了這般景致與動力，我深信，我的故鄉鯉魚潭村又將是一個生機處處、充滿希望的好地方。



坪林國小老師認識鄉土之旅來到魚藤坪鐵橋遺跡。(圖片提供：坪林國小)

舊山線鐵路小檔案

文／童慶祥

台 灣舊山線鐵路，興建於民國前三年（一九〇八），后里至三義段是全台鐵路縱貫線最後完成的路段；關鍵在於群山綿延、河川遍佈的險峻地帶，在台灣鐵路史上創造了隧道、橋樑最多，路線最彎，曲率半徑最小（十六份彎僅三百公尺）及勝興車站為全台鐵路最高點（海拔高度四〇二公尺）等紀錄。

民國二十四年（西元一九三五年）四月二十一日清晨六點零二分，強度七·二級的中部大地震，其震央「關刀山」就在離此路線不遠處。在當時曾造成全段鐵路、橋樑、隧道的嚴重毀損，後歷經三年的搶修重建，始於民國二十七年恢復通車；在這場天災浩劫中唯一留存下來幾座拱形磚造橋墩遺跡就矗立龍騰溪畔的兩側供後人憑弔。

隨著台鐵山線截彎取直及雙線改善工程的完成，鐵路舊山線已於民國八十七年九月二十三日功成身退，目前是中部地區假日旅遊的熱門景點。